

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

DEUTSCHLAND

- DE 30 16 862 A 1

0 00 0 3/02



DEUTSCHES
PATENTAMT

- ① Aktienzeichen:
- ② Anmeldetag:
- ③ Offenlegungstag:

P 30 16 862.8-21
2. 5. 80
12. 11. 81

DE 30 16 862 A 1

① Anmelder:

Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, 8000 München, DE

② Erfinder:

Schindler, Rudolf, Ing.(grad.), 8014 Neubiberg, DE; Franz,
Dieter, Ing.(grad.), 8261 Jettenbach, DE; Thomamüller,
Dieter, Ing.(grad.), 8206 Brückmühl, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

④ Folgenrech

DE 30 16 862 A 1

MESSERSCHMITZ-BÜLKOW-BLOHM
GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
MÜNCHEN

3016862

Ottobrunn, den 25.04.80 -
ET01 H1/bk - 8735 -

Felgenreid

PATENTANSPRÜCHE

1. Felgenreid mit einer Felge aus faserverstärktem Kunststoff und einem auf die Felge aufzubringenden Schlauchreifen, dadurch gekennzeichnet, daß die Felge (1) im wesentlichen aus zwei ineinandergesetzten, im Querschnitt gekrümmten Ringen besteht, von denen der äußere den Schlauchreifen (2) aufnehmende Ring (11) einen etwa halbkreisförmigen Querschnitt und der innere, Speichennippel (3) aufnehmende Ring (12) einen etwa halbelliptischen Querschnitt aufweist, wobei die beiden Ringe an ihren Rändern mit einem Kleber (13) verbunden sind und zusammen einen hohlen Körper bilden.
2. Felgenreid nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Ringe (11, 12) aus einem Laminat von mehreren Lagen (17, 18) von mit Fasern verstärktem Kunststoff bestehen.

3. Felgenreid nach Anspruch 2, dadurch g e k e n n z e i c h -
n e t , daß die Ringe (11, 12) mindestens aus einer mittlere
relativ dicken Lage (17) mit in Umfangsrichtung des Rades
angeordneten mit Kunstharz imprägnierten Kohlenstoffasern und
zwei äußeren dünnen Lagen (18) von kreuzweise im Winkel, bevor-
zugt unter $\pm 45^\circ$, zur Umfangsrichtung angeordneten, mit Kunst-
harz imprägnierten Kohlenstoffasern bestehen.
4. Felgenreid nach den Ansprüchen 2 und 3, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , daß die Stöße innerhalb einer Lage (17, 18)
geschäftet und gegenüber den unter- oder überliegenden Lagen
versetzt sind.
5. Felgenreid nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , daß in dem inneren Ring (12) Bohrungen (4)
zum Einsetzen der Nippel (3) durch Einbau von Stiften in eine
Laminiervorrichtung vorgeformt sind.
6. Felgenreid nach den Ansprüchen 1 bis 5, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , daß der innere Ring (12) um die Bohrungen (4)
mit Laminaten (14) verstärkt ist.
7. Felgenreid nach Anspruch 1, dadurch g e k e n n z e i c h -
n e t , daß der Schlauchreifen (2) mit hochfesten und hoch-
steifen Fasern, z.B. Aramidfasern, verstärkt ist.
8. Felgenreid nach den Ansprüchen 1 und 7, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , daß der Schlauchreifen (2) mit dem äußeren
Ring (11) verklebt ist.
9. Felgenreid nach den Ansprüchen 1 und 8, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , daß ein Schutzüberzug (23) des Schlauch-
reifens (2) bis zur Felge (1) reicht und diese kantenlos über-
greift.

3016862

- 3 -

8735

10. Felgenreid nach Anspruch 1 und einem oder mehreren der Ansprüche 2 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Felge (1) mit dem Schlauchreifen (2) ein torsionssteifes, strömungsgünstiges Bauteil bildet.

130046/0063

Felgenre

Die Erfindung betrifft ein Felgenre entsprechend dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Durch die DE-OS 22 48 847 ist bereits eine Fahrradfelge, insbesondere für Rennmaschinen, bekannt, die aus faserverstärktem Kunststoff besteht. Die dort beschriebene und in den Zeichnungen dargestellte Felge weist die im Fahrradbau übliche Form auf. Nach den bestehenden Erfahrungen über die Fertigungsmethoden im Kunststoffbau ist es nicht möglich, eine derartige Felge mit den angegebenen Materialien formsteif und dauerbelastbar zu bauen. Die dargestellte Form ergibt nicht den für die auftretenden Beanspruchungen erforderlichen Schubverband, was auch nicht mit den angegebenen Verstärkungen, wie Glasfasern, Draht und den sogenannten Profilsparanten ausgeglichen werden kann.

Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, ein Felgenre mit einer absolut schubsteifen Felge aus faserverstärktem Kunststoff zu schaffen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch die Merkmale nach dem kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung enthalten die Ansprüche 2 bis 10.

Das erfindungsgemäße Felgenre weist bei geringem Gewicht außerordentlich günstige Festigkeits- und Steifigkeitseigenschaften auf. Durch die stoßfrei gefertigte Schalenbauweise aus den beiden Ringen treten keine Schwachstellen und Unwuchten in der Felge auf. Bei Verwendung von Kohlenstoffasern können diese Vorteile bereits bei sehr kleinen Querschnitten der beiden Ringe erreicht werden. Dadurch ergibt sich eine weitere Verringerung der Felgenmasse gegenüber der Verwendung von Glasfasern. Die Ausführung der Felge gibt dem Felgenre eine sehr günstige aerodynamische Form und

verlagert der Querschnittsschwerpunkt mehr in die Mitte des Felgenreides, wodurch das Schwungmoment der Felge herabgesetzt wird. Alle vorstehenden Maßnahmen tragen zu einer starken Verminderung der Beschleunigungsarbeit für ein Fahrrad bei. Wenn entsprechend einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung der Schlauchreifen durch hochfeste und hochsteife Fasern, wie z.B. Aramid-Fasern, verstärkt wird und der Schlauchreifen mit dem äußeren Ring verklebt wird, ergibt sich bei aufgeblasenem Schlauchreifen ein für Felgenreider bisher nicht erreichbares torsionssteifes Bauteil. Dadurch kann bei gegebenen Eigenschaften kleiner und damit leichter und aerodynamisch günstiger gebaut werden bzw. können bei gegebener Geometrie die Fahreigenschaften wesentlich verbessert werden.

Die Merkmale der Erfindung und deren Vorteile ergeben sich auch aus der nachfolgenden Beschreibung eines Ausführungsbeispiels anhand der Zeichnung. Es zeigen:

- Fig. 1 einen Querschnitt durch eine Felge mit Schlauchreifen und
 Fig. 2 eine schematische Darstellung der Anordnung von Gewebelagen zur Fertigung der Felgenreide.

Die Fig. 1 zeigt den wesentlichen Aufbau eines Felgenreides für ein Fahrrad im Querschnitt, bestehend aus einer Felge 1, einem Schlauchreifen 2 und einem Nippel 3. Die nichtdargestellte Nabe des Felgenreides ist von üblicher Ausführungsform und nicht Gegenstand der Erfindung. In ähnlicher Weise können auch Felgenreider für andere Zweiräder, z.B. Motorräder, aufgebaut sein.

Die Felge 1 besteht aus einem äußeren Ring 11 in Form eines Kreisabschnittes zur Aufnahme des Schlauchreifens 2 und einem inneren Ring 12, der etwa die Form einer Halbellipse aufweist. Die beiden Ringe 11 und 12 sind an ihren Rändern durch einen Schaumkleber 13 miteinander verbunden. Der innere Ring 12 weist Bohrungen 4 für die Nippel 3 auf, die rundherum mit Verstärkungslaminaten 14 versehen sind, in die Metallscheiben 15 hineingedrückt sind. Diese Boh-

rungen 4 können nachträglich gebohrt oder dadurch gefertigt werden, daß in nicht dargestellter Weise angespitzte Stifte in eine Laminierform gesetzt sind, über die Fasergewebe und die Metallscheiben 15 geschoben werden. Die zweite Lösung hat den Vorteil, daß an den Bohrungen 4 keine Materialschwächung auftritt. Der innere Ring 11 hat für das Einsetzen der Nippel 3 entsprechende Löcher 16. Der Schlauchreifen 2 hat einen Kern 21 aus Hartgummi, der mit hochfesten und hochsteifen Fasern, z.B. Aramid-Fasern, verstärkt ist. Innerhalb des Kernes 21 ist ein dünner Schlauch 22 angeordnet, außen ist ein Schutzüberzug 23 (Lauffläche des Felgenreides) vorgesehen, der zur Erzielung einer besseren aerodynamischen Form des Felgenreides kantenlos bis über die Felge 1 reicht. In einer bevorzugten Ausführung ist der Schlauchreifen 2 mit dem inneren Ring 11 der Felge 1 verklebt.

Für die Fertigung der Felge 1 werden erst die Ringe 11 und 12 hergestellt und diese dann durch den Schaumkleber 13 miteinander verbunden. Die Ringe 11 und 12 werden entsprechend Fig. 2 aus Zugschnitten von Kohlenstoffasergeweben in Schäftanordnung hergestellt. Dabei ist innen eine relativ dicke Gewebelage 17, der sich zu beiden Seiten mindestens je eine Lage 18 mit dünnerem Gewebe anschließen. In der Fig. 2 sind je zwei Gewebelagen 18 vorgesehen. Die Lagen 17 und 18 sowie die Verstärkungen 14 und 15 werden mit Kunstharz getränkt, auf nicht dargestellte Laminierwerkzeuge aufgebracht und ausgehärtet. Nach dem Aushärten werden die Lamine von den Werkzeugen abgezogen, besäumt und die beiden Ringe 11 und 12 zusammengeklebt.

180046/0063

301, 62

- 7 -

Int. Cl.
Anmel.-tag:
Offenlegungstag:

B 60 B 5/02
2. Mai 1980
12. November 1981

Fig. 1

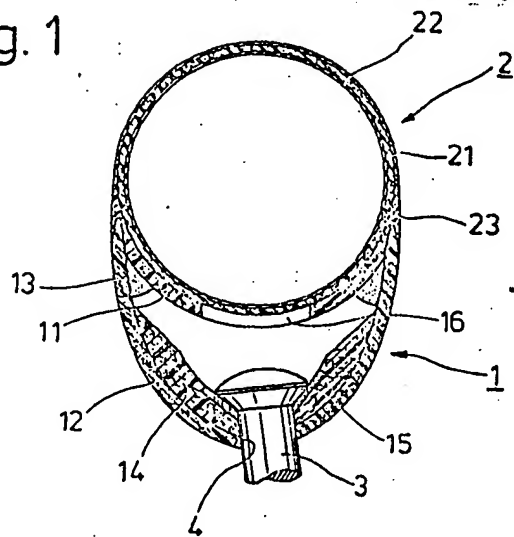
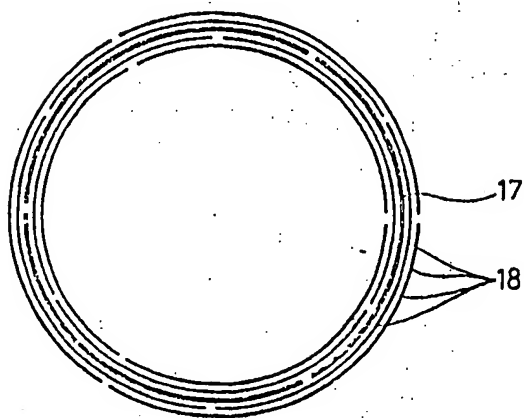


Fig. 2



0735

130046/0063

ALST ★ Q11 87-031290/05 ★ FR 2583-680-A
 Lightweight wheel of composition material - has disc edge
 projecting beyond rim for improved aerodynamic shape
 ALSTHOM-ATLANTIQUE 20.06.85-FR-009398 (20.03.85-FR-
 004133)

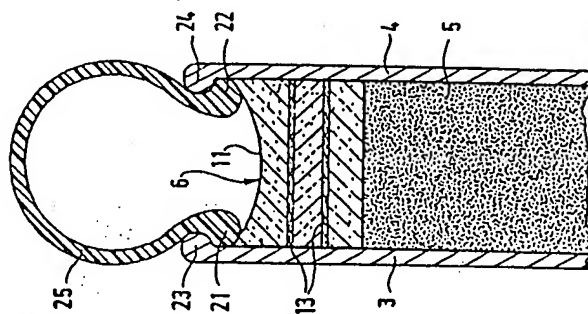
(26.12.86) B60b-05/02

20.06.85 as 009398 (1439RC)

The lightweight wheel of composition material, e.g. for a bicycle, or a horse-racing sulky, consists of outside discs (3,4) of a resin-fibre composition material with an inner filling (5) e.g. of plastic foam, and a resin-fibre rim (6) with inner carbon fibre layers (13), manufactured separately from the discs.

The rim has a cross-section with a concave curve to take a tubular tyre or inner tube, and the discs are extended to cover the edges of the rim. In a variant the discs can be extended beyond the rim edge and shaped with inner projecting edges (23,24) to hold a tyre bead (21,22).

ADVANTAGE - Improved aerodynamic shape and greater safety for animal's legs. (5pp Dwg.No.2/2)
 N87-023615



© 1987 DERWENT PUBLICATIONS LTD.

128, Theobalds Road, London WC1X 8RP, England

US Office: Derwent Inc. Suite 500, 6845 Elm St. McLean, VA 22101

Unauthorised copying of this abstract not permitted.

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①1 N° de publication : 2 583 680
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②1 N° d'enregistrement national : 85 09398

⑤1 Int Cl⁸ : B 60 B 5/02.

①2 **DEMANDE DE CERTIFICAT D'ADDITION
À UN BREVET D'INVENTION**

A2

②2 Date de dépôt : 20 juin 1985.

③0 Priorité :

④3 Date de la mise à disposition du public de la
demande : BOPI « Brevets » n° 52 du 26 décembre 1986.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux appa-
rentés : 1^{re} addition au brevet 85 04133 pris le 20 mars
1985.

⑦1 Demandeur(s) : ALSTHOM-ATLANTIQUE, Société Ano-
nyme. — FR.

⑦2 Inventeur(s) : Anré Camusso, Georges Collomb et Ber-
nard Gambade.

⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : Pierre Picard SOSPI.

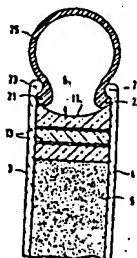
⑤4 Roue légère en matériau composite, moyeu adaptable à une telle roue, et leurs procédés de fabrication.

⑤7 Roue légère en matériau composite, moyeu adaptable à
une telle roue, et leurs procédés de fabrication.

Roue légère comprenant des joues 3, 4 en matériau compo-
site fibres-résine et un remplissage interne 5, avec jante 6 en
matériau composite fibres-résine fabriquée indépendamment
du reste de la roue, puis assemblée sur son pourtour, et une
bague d'adaptation sur le moyeu, selon la revendication 1 de la
demande de brevet n° 85 04133 du 20 mars 1985.

Elle comporte des joues s'étendant soit jusqu'au niveau du
bord de la jante, soit au-delà, et comportant dans ce cas
chacune un rebord interne 23, 24 destiné à pincer une lèvre
21, 22 d'un pneu 25.

Application aux sulky.



FR 2 583 680 - A2

Roue légère en matériau composite, moyeu adaptable à une telle roue, et leurs procédés de fabrication

La présente invention concerne une roue légère comprenant des
joues en matériau composite fibres-résine et un remplissage interne,
5 avec jante en matériau composite fibres-résine fabriquée indépendamment
du reste de la roue, puis assemblée sur son pourtour, et une bague
d'adaptation sur le moyeu, selon la revendication 1 de la demande de
brevet principal n° 85 04 133 du 20 mars 1985.

La demande de brevet principal décrivait l'emploi d'une telle roue
10 comme roue de cycle. Or des essais effectués par la Demanderesse ont
démontré qu'une roue de ce genre pouvait également convenir comme roue de
sulky pour courses hippiques de trot attelé, au prix d'une faible modifi-
cation, et présentait alors des avantages importants sur les roues de
sulky actuellement connues, à jante supportée par des rayonnages, sur
15 lesquels viennent se rapporter des capotages en matière plastique des-
tinés à améliorer la pénétration aérodynamique et à protéger les membres
des chevaux.

La roue selon l'invention est caractérisée en ce qu'elle comporte
des joues s'étendant au moins jusqu'au niveau du bord de la jante.

20 Selon une première variante, lorsque la roue est destinée à être
munie d'un boyau sur sa jante, les joues s'étendent jusqu'au niveau du
bord de la jante.

Selon une autre variante, lorsque la roue est destinée à être munie
d'un pneu sur sa jante, ses joues s'étendent au-delà du bord de la jante,
25 et comportent un rebord interne destiné à pincer le bord du pneu.

Le moyeu adaptable à une telle roue, ainsi que les procédés de
fabrication de la roue et de son moyeu, sont identiques à ceux définis
dans le brevet principal.

Il est décrit ci-après, à titre d'exemple et en référence aux
30 figures du dessin annexé, des roues de sulky pour montage d'un boyau et
d'un pneu.

La figure 1 représente en coupe la périphérie d'une roue pour le
montage d'un boyau.

La figure 2 représente en coupe la périphérie d'une roue pour le
35 montage d'un pneu.

Dans la figure 1, la roue comporte des joues parallèles 3 et 4 en tissu de fibres de verre ou de carbone imprégnées de résine, soit au préalable, soit lors du moulage de l'ensemble de la roue, entourant un remplissage central 5 formé soit par une mousse à cellules fermées en matière plastique en plaque prédécoupée, soit par une mousse à cellules fermées injectée au pistolet entre les joues, soit par une structure en nid d'abeilles alvéolaire en papier de résine phénolique ou de polyamide aromatique, en aluminium ou en alliage léger. Ces joues sont emboîtées dans des flasques entretoises solidaires du moyeu (non représentées).

Le remplissage central est entouré par une jante préformée 6 qui vient prendre appui sur le pourtour des joues, et dont la face concave externe 11 affleure leurs bords. La rigidité de la jante est renforcée par deux couches internes 13 de tissu de fibres de carbone imprégné de résine. Cette jante est préformée, soit par moulage par injection ou par thermoformage, soit par enroulement d'une laize sur un mandrin, soit par enroulement filamentaire.

Dans la figure 2, la structure de la roue est analogue à celle de la figure 1, mais les joues parallèles 3 et 4 comportent des rebords internes 23, 24 qui viennent pincer les lèvres 21, 22 du pneu 25. La face concave externe 11 de la jante se raccorde aux faces internes des joues quelques millimètres au-dessous de leurs rebords internes, en laissant ainsi la place des lèvres du pneu.

L'assemblage des éléments de la roue s'effectue comme défini dans la demande de brevet principal, dans un moule à deux moitiés planes ou tronconiques dans lequel est disposé un pion central. L'ensemble de ces éléments est solidarisé par cuisson assurant la polymérisation des résines.

Le profil de la roue peut être en forme de disque plat, ou bitronconique, comme pour celle du brevet principal.

2583680

- 3 -

REVENDICATIONS

- 1/ Roue légère comprenant des joues (3, 4) en matériau composite fibres-résine et un remplissage interne (5), avec jante (6) en matériau composite fibres-résine fabriquée indépendamment du reste de la roue, puis assemblée sur son pourtour, et une bague d'adaptation sur le moyeu, selon la revendication 1 de la demande de brevet n° 85 04 133 du 20 mars 1985, caractérisée en ce qu'elle comporte des joues s'étendant au moins jusqu'au niveau du bord de la jante.
- 2/ Roue légère selon la revendication 1, pour montage d'un boyau sur la jante, caractérisée en ce que les joues s'étendent jusqu'au niveau du bord de la jante.
- 3/ Roue légère selon la revendication 1, pour montage d'un pneu sur la jante, caractérisée en ce que ses joues s'étendent au-delà du bord de la jante et comportent chacune un rebord interne (23, 24) destiné à pincer une lèvre (21, 22) du pneu (25).

FIG. 1

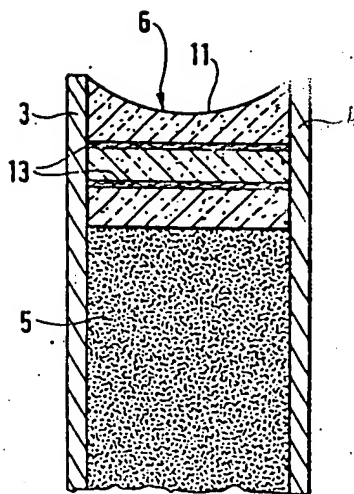
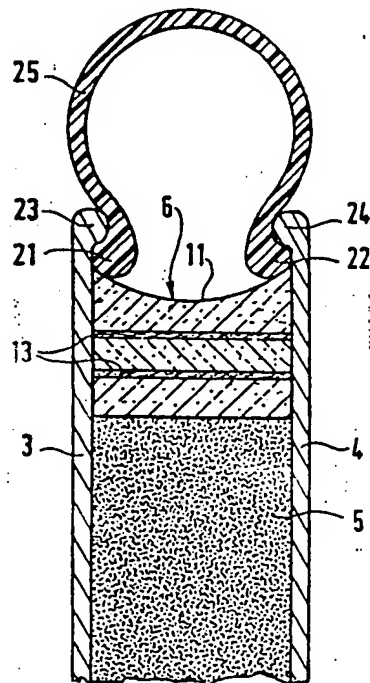


FIG. 2



85488 D/47 A95 Q11 (A32) MESR 02.05.80
MESSFRSCHMITT-BOLKOW-BLO 02.05.80-DE-016862 (12.11.81) 860b-05/02
Fibre-reinforced plastic tyre rim - having high stiffness and low wt.
combined by bonding together two moulded rings

A(12-S8D, 12-T1)

20

with foam adhesive. They are made from a thick fabric core between two thinner fabric, each layer being impregnated with resin and cured.(6pp1007)

A tyre rim is made of fibre-reinforced plastics and carries a tubular tyre. The rim consists of two rings of curved sections which fit into each other, the outer ring takes the tyre and is semi-circular in section, the inner holds the nipple and is semi-elliptical in section; the two rings are bonded together at their edges with adhesive to form one hollow shape.

ADVANTAGES

Rim has high stiffness despite its plastic construction and hence low wt. It has no weak butt joint, good aerodynamic shape and its centre of gravity approaches its centre.

DETAILS

The tyre is pref. reinforced with high-stiffness aramid fibres and is bonded to the outer ring. This combination provides a very stiff construction when the tyre is inflated. The rings are produced first, trimmed, and bonded together

DE3016862